Deutscher Bundestag **Drucksache 16/5198**
16. Wahlperiode 25. 04. 2007

Unterrichtung
durch die Bundesregierung

Bericht über die Tätigkeit der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft im Jahr 2005

Inhaltsverzeichnis

1 Aufgaben der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG)

Die VIFG wurde im Jahr 2003 gegründet.

Ihre Aufgaben sind im Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesetz (VIFGG) geregelt. Sie bestehen in den zwei Säulen:

– Verteilung des Gebührenaufkommens nach dem Autobahnmautgesetz (ABMG) sowie der zur Verfügung stehenden Schifffahrtsabgaben zur Finanzierung von Bauvorhaben des Bundes in den Bereichen Straße, Schiene und Wasserstraße;

– Übernahme von Aufgaben im Zusammenhang mit der Vorbereitung, Durchführung und Abwicklung von privatwirtschaftlichen Projekten.

Damit wird die im ABMG geregelte Zweckbindung der erhobenen Mauteinnahmen für die Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen gesichert und Transparenz über den Finanzkreislauf zwischen Gebühren-/Abgabenerhebung und der Verwendung für die Verkehrsinfrastruktur geschaffen.

Mit der Möglichkeit des verkehrsträgerübergreifenden Mittelausgleichs sowie der Überjährigkeit der Mautmittel stehen der VIFG dabei zusätzliche Instrumente für eine effizientere Mittelverwendung im Rahmen ihres Finanzmanagements zur Verfügung.

2 Bereich Infrastrukturfinanzierung

2.1 Finanzmanagementsystem

Auf der Grundlage des Geschäftsbesorgungsvertrages zwischen der VIFG und dem Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wurde ein verkehrsträgerübergreifendes Finanzmanagementsystem (FMS) aufgebaut, mit dem

– die Bereitstellung der Mautmittel und die Budgetierung,

– der Zahlungsverkehr im Rahmen des Abrufverfahrens,

– das Monitoring und das operative Controlling,

– die Finanzsteuerung und

– die Bereitstellung von Informationen sowie das Berichtswesen

durchgeführt werden.

An das FMS sind im Bereich der Bundesfernstraßen insgesamt 278 Nutzer sowie bei den Bundeswasserstraßen 71 Nutzer angeschlossen. Die Bereitstellung von Ausgabemitteln für Investitionen in die Schiene erfolgt durch Überweisung von Beträgen an das Eisenbahn-Bundesamt.

2.2 Verwendung der Mauteinnahmen

2.2.1 Mittelansatz

Im Jahr 2005 waren Mauteinnahmen in Höhe von 3 Mrd. Euro geplant, von denen nach Abzug der Kosten

Zugeleitet mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 20. April 2007 gemäß § 3 des Gesetzes zur Errichtung einer Verkehrsinfrastrukturgesellschaft zur Finanzierung von Bundesverkehrswegen.

für Betrieb, Überwachung und Kontrolle des Systems insgesamt 2 395 Mio. Euro für Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung standen.

Darüber hinaus war durch die Bundesregierung festgelegt worden, den Jahresanteil 2005 des 2-Mrd.-Euro-Programms für Verkehrsinfrastrukturinvestitionen 2005 bis 2008 über die VIFG zu verteilen. Somit waren im Jahr 2005 durch die VIFG folgende Investitionsmittel zuzuweisen, einem Monitoring und Controlling zu unterziehen und abzurechnen:

Straße	1 587,5 Mio. €
Schiene	713,8 Mio. €
Wasserstraße	342,4 Mio. €
Gesamt	2 643,7 Mio. €

Die aus den Mautmitteln zu finanzierenden Verkehrsprojekte sind im Bundeshaushalt, Kapitel 1202, ausgewiesen. Schwerpunkt der Ausgaben ist die Realisierung der Vorhaben des Anti-Stau-Programms. Die Investitionsprojekte des 2-Mrd.-Euro-Programms wurden der VIFG vom Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung mit dem entsprechenden Programm vorgegeben.

2.2.2 Steuerung der Investitionsmittel

Das FMS der VIFG gewährleistet tagesaktuelle Informationen zur Mittelverwendung und zum Mittelabfluss.

Auf dieser Grundlage erstellt die Gesellschaft monatliche Bilanzen zur Mittelinanspruchnahme mit den Vergleichen zum Jahressoll und zu den Vorjahren.

In Abhängigkeit von den jeweiligen Bilanzständen unterbreitet die VIFG dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) Vorschläge zu Mittelumschichtungen zwischen den Verkehrsbereichen, um die volle Ausschöpfung der verfügbaren Investitionsmittel zu gewährleisten.

Im Ergebnis dieses Controllings wurden in 2005 – ohne Berücksichtigung der zusätzlichen Mittel des 2-Mrd.-Euro-Programms – Mautmittel in Höhe von 168 Mio. Euro von der Schiene zur Straße umgesteuert.

Dem waren anhand der Controlling-Ergebnisse der VIFG Abstimmungen mit der DB AG zum Mittelabfluss vorausgegangen. Damit wurde die mit dem VIFGG gegebene Möglichkeit des verkehrsträgerübergreifenden Mittelausgleichs zum flexiblen Einsatz der Mautmittel genutzt.

Durch die Umschichtung im Rahmen des Haushaltsvollzugs blieb der Betrag dem Verkehrshaushalt des Jahres 2005 erhalten. Die Mittel wurden zur Abfinanzierung laufender Aus- und Neubaumaßnahmen sowie für Erhaltungsinvestitionen im Bereich der Bundesfernstraßen verwendet.

Die durch die VIFG in 2005 für Verkehrsinvestitionen insgesamt getätigten Ausgaben stellen sich wie folgt dar:

Bereich	Ausgaben durch die VIFG (Mio. €)	Anteil an den Investitionen insgesamt (%)
Straße	1 755,0	*70*
Schiene	450,3	*18*
Wasserstraße	312,1	*12*
Gesamt	2 517,4	*100*

Die im Vergleich zu den geplanten Investitionen zu verzeichnenden Minderausgaben in Höhe von 126 Mio. Euro sind auf überplanmäßige Ausgaben für das Mautbetriebssystem (rd. 12 Mio. Euro) und auf Mautmindereinnahmen des Jahres 2005 zurückzuführen. In der Anlage ist der Einsatz der Mautmittel im Jahr 2005 für die Straße nach Ländern und für Schiene und Wasserstraße nach Projekten dargestellt.

3 Bereich Öffentlich Private Partnerschaften (ÖPP)

Die VIFG fungiert im Bereich ÖPP (PPP) als Ansprechpartner für den Bereich Verkehrsinfrastruktur. Dabei begleitet sie projektorientiert die Betreibermodelle und unterstützt die Weiterentwicklung der Beschaffungsvariante ÖPP konzeptionell.

Im Einzelnen werden von der VIFG folgende Aufgaben wahrgenommen:

– Systematische Weiterentwicklung innovativer privatwirtschaftlicher Organisations- und Finanzierungsmodelle,

– Prüfung bestehender ÖPP-Modelle für Verkehrsinfrastrukturvorhaben auf ihre Effizienz und Machbarkeit,

– Bündelung, Aufbereitung und Dokumentation von Wissen und Erfahrungen im Bereich von nationalen und internationalen ÖPP-Projekten im Verkehrssektor,

– Organisation eines Wissensaustauschs und -transfers zwischen interessierten Institutionen und Personen aus dem öffentlichen Sektor, der Privatwirtschaft sowie der Wissenschaft.

Gemäß dem zwischen VIFG und BMVBS abgestimmten Arbeitsprogramm bestanden im Jahr 2005 die Arbeitsschwerpunkte in der Projektbegleitung der A- und F-Modelle im Straßenbaubereich, der Prüfung der ÖPP-Finanzierung des Rhein-Ruhr-Expresses im Bereich Schiene und in der konzeptionellen Arbeit.

3.1 Begleitung von Projekten des A-Modells

Nachdem im Februar 2005 der Startschuss für die fünf Pilotprojekte im Rahmen des A-Modells erfolgte, hat die VIFG hierfür insbesondere folgende Leistungen erbracht:

– Erarbeitung projektspezifischer Vergabeunterlagen für die Teilbereiche Risikoverteilung, Finanzierung und Refinanzierung,

– Mitarbeit bei der Weiterentwicklung der Systematik für Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen und deren Anpassung an das A-Modell,

– Unterstützung des BMVBS bei der Auswertung der Teilnahmewettbewerbe.

Ergänzend hierzu war die VIFG beim Projekt „Albaufstieg der A 8“ (F-Modell) an der Aktualisierung der Machbarkeitsstudie beteiligt und hat die Konzepte für den Eignungstest und die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung erarbeitet.

Das BMVBS bewertet die konzeptionelle und praktische Mitarbeit der VIFG bei den Projektplanungen nach den A- und F-Modellen als wertvolle und unverzichtbare Unterstützung.

3.2 Eignung von ÖPP im Eisenbahn-Bereich

Im Eisenbahnbereich hat die VIFG im Auftrag des BMVBS ein privatwirtschaftliches Organisationsmodell für den Bereich der Schieneninfrastruktur, orientiert an den speziellen Rahmenbedingungen des Rhein-Ruhr-Expresses, entwickelt.

Im April 2005 wurde hierzu ein Bericht vorgelegt.

Es zeigte sich, dass dies bei diesem Projekt wegen der zahlreichen Schnittstellen kein gangbarer Weg ist.

3.3 Weitere Tätigkeiten der VIFG im Rahmen von ÖPP

Die VIFG hat in den Kompetenzgruppen Finanzierung, Gebühren- und Vergaberecht für das Gesetzgebungsverfahren zum ÖPP-Beschleunigungsgesetz intensiv mitgearbeitet.

Ebenso hat die VIFG an der Erstellung des Eckpunktepapiers für einen „Wirtschaftlichkeitsvergleich bei ÖPP-Projekten“ sowie an den Aktivitäten zur Erstellung von Mindestanforderungen an die Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen bei ÖPP-Projekten mitgewirkt.

4 Weiterentwicklung der Gesellschaft

Im Koalitionsvertrag ist festgelegt, die Kreditfähigkeit der VIFG und damit die Weiterentwicklung der Gesellschaft zu prüfen.

Das BMVBS hat ein Rechtsgutachten erstellen lassen, um die Möglichkeiten der Kreditfähigkeit der VIFG unter Beachtung der europa- und verfassungsrechtlichen Rahmenbedingungen aufzuzeigen. Die Ergebnisse wurden dem Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages zugeleitet. Sowohl die Bundesregierung als auch die Koalitionsfraktionen prüfen zurzeit die vorgeschlagenen Möglichkeiten.

BMVBS und VIFG sind an den laufenden Arbeiten der Koalition zur Weiterentwicklung des ÖPP-Gesetzes und zu neuen Formen der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung beteiligt.

Anlage

Investitionen in die Bundesfernstraßen im Jahr 2005

Im Bereich der Bundesfernstraßen teilen sich die Investitionen aus der Maut in 2005 folgendermaßen auf die Länder auf:

Land*)	**Ist (Mio. €)**
Baden-Württemberg	242,6
Bayern	297,7
Brandenburg	64,1
Bremen	27,0
DEGES	29,0
Hessen	101,3
Mecklenburg-Vorpommern	30,8
Niedersachsen	166,3
Nordrhein-Westfalen	352,4
Rheinland-Pfalz	133,5
Saarland	13,1
Sachsen	170,1
Sachsen-Anhalt	51,7
Schleswig-Holstein	44,8
Thüringen	29,5
Summe	1 753,9
Rückbuchungen am 30.12.2005**)	1,1
Gesamtausgabe	**1 755,0**

*) In den Stadtstaaten werden keine mautfinanzierten Straßenbaumaßnahmen durchgeführt, für Bremen und die DEGES wurde in 2005 auf Veranlassung des BMVBS ein Betrag aus Mautmitteln zur Verfügung gestellt.

**) Am 30. Dezember 2005 wurde ein falsch gebuchter Betrag von 1,1 Mio. Euro von Rheinland-Pfalz an die VIFG zurückgezahlt.

noch Anlage

Investitionen in die Schienenwege des Bundes im Jahr 2005

Die Mautmittel wurden auf der Basis bestehender Finanzierungsvereinbarungen zur Verfügung gestellt:

Finanzierungsvereinbarung	Ist (Mio. €)
Bedarfsplan	**68,2**
VDE 9, Leipzig–Dresden, 3. BA	9,1
Aachen Hbf–BGr D/B inkl. Buschtunnel	15,6
Knoten Ffm Sportfeld	9,9
KV-Terminal Ulm/Dornstadt, 1. Baustufe	15,6
Knoten Erfurt, Baustufe Umbaubereich Personenbahnhof	17,1
ABS Hamburg–Lübeck, Teilabschnitt HH-Rothenburgs-ort–HH-Horn	0,9
Bestandsnetz	**382,1**
Maßnahmen nach §§ 3 und 13 EKrG	27,3
Ersatzinvestitionen in Stellwerke	110,5
Ersatzmaßnahme Schlüchterner Tunnel	17,1
GV Oberbau	227,2
Gesamtausgabe	**450,3**

n o c h Anlage

Investitionen in die Bundeswasserstraßen im Jahr 2005

Im Jahr 2005 wurden folgende Beträge in die Bundeswasserstraßen investiert:

Wasserstraße	**Ist (T €)**
Nord-Ostsee-Kanal	10 719
Ostsee	14 925
Nordsee	3 208
Außen- und Unterweser	5 342
Mittellandkanal, Elbe-Seitenkanal	24 720
Westdeutsches Kanalnetz	109 595
Rhein	4 226
Mosel, Saar, Lahn	3 906
Neckar	9 681
Main	20 441
Donau, Main-Donau-Kanal	8 833
VDE Nr. 17	48 073
Elbe-Lübeck-Kanal, Müritz-Elde-Wasserstraße	12 010
Havel-Oder-Wasserstraße, Obere Havel-Wasserstraße	32 250
Spree-Oder-Wasserstraße, Berliner Wasserstraßen	4 140
Gesamtausgabe	**312 069**



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333